

# Method for controlling a reciprocating internal combustion engine and use of a charge control device for such a method

Publication number: EP1236875

Publication date: 2002-09-04

Inventor: UITENBROEK PAUL (DE)

Applicant: NONOX B V (NL)

Classification:

- International: **F02B27/00; F02B29/08; F02B43/00; F02B1/04; F02D9/16; F02B27/00; F02B29/00; F02B43/00; F02B1/00; F02D9/08; (IPC1-7): F02B43/00; F02B29/00; F02D9/16**

- European: F02B27/00; F02B29/08A; F02B43/00

Application number: EP20020012468 19990705

Priority number(s): DE19981030575 19980708; EP19990932817 19990705

Also published as:

EP1236875 (A3)  
EP1236875 (B1)

Cited documents:

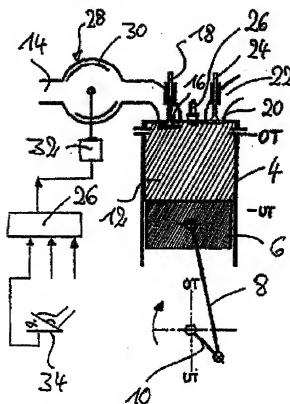
US4738233  
US5105784  
DE2938118  
EP0829627  
EP0718481  
more >>

[Report a data error here](#)

## Abstract of EP1236875

A charge control device for a reciprocating IC engine, especially a gas engine, containing at least one cylinder (4) in which works a piston is connected to a crankshaft (10). The cylinder has an inlet opening (16) in which an inlet valve (18) works, opening and closing corresponding to the rotation of the crankshaft. The valve joins the cylinder at times with an induction channel (14) ending in the inlet opening. The cylinder has at least one outlet opening in which an outlet valve works, opening and closing corresponding to the rotation of the crankshaft. An independent claim is also included for a method of operating the reciprocating internal combustion engine.

Fig. 1







Europäisches  
Patentamt

EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung  
EP 02 01 2468

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int.Cl.7)
X	US 4 738 233 A (HITOMI MITSUO ET AL) 19. April 1988 (1988-04-19)	1	F02B43/00
A	* Abbildungen 1-4 * * Zusammenfassung * * Ansprüche 1-11 *	4	F02B29/00 F02D9/16
A	US 5 105 784 A (DAVIS RICHARD S ET AL) 21. April 1992 (1992-04-21)	1-11	
	* Abbildungen 1-3 * * Zusammenfassung * * Spalte 1, Zeile 63 - Spalte 2, Zeile 35 *		
A	DE 29 38 118 A (VOLKSWAGENWERK AG) 9. April 1981 (1981-04-09)	1-11	
	* Abbildungen 1-5 * * Zusammenfassung * * Seite 9, Absatz 1 * * Seite 9, Absatz 3 * * Seite 10, Absatz 3 *		
A	EP 0 829 627 A (MOTOREN WERKE MANNHEIM AG) 18. März 1998 (1998-03-18)	1-11	
	* Abbildung 1 * * Zusammenfassung *		RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (Int.Cl.7) F02B F02D
A	EP 0 718 481 A (MAN NUTZFAHRZEUGE AG) 26. Juni 1996 (1996-06-26)	1, 11	
	* Abbildung 1 * * Zusammenfassung *		
A	EP 0 786 589 A (FIAT RICERCHE) 30. Juli 1997 (1997-07-30)	1, 11	
	* Abbildung 1 * * Anspruch 1 * * Zusammenfassung *		
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			
Rechenantrag DEN HAAG		Abschlußdatum der Recherche 28. August 2002	Erfinder Wassenaar, G
KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE			
<p>X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet  Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie  A : technologischer Hintergrund  O : nichtschriftliche Offenbarung  P : Zwischenkennur</p> <p>T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze  E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist  D : in der Anmeldung angeführtes Dokument  L : aus anderen Gründen angeführtes Dokument  A : Mitglied der gleichen Patentfamilie, überstimmendes Dokument</p>			

EP FORM 1833 (3.02.1999)

# ANHANG ZUM EUROPÄISCHEN RECHERCHENBERICHT ÜBER DIE EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG NR.

EP 02 01 2468

In diesem Anhang sind die Mitglieder der Patentfamilien der im obengenannten europäischen Recherchenbericht angeführten Patentedokumente angegeben.  
Die Angaben über die Familienmitglieder entsprechen dem Stand der Daten des Europäischen Patentamts am  
Diese Angaben dienen nur zur Unterfütterung und erfolgen ohne Gewähr.

28-08-2002

Im Recherchenbericht angeführtes Patentedokument	Datum der Veröffentlichung	Mitglied(er) der Patentfamilie	Datum der Veröffentlichung
US 4738233 A	19-04-1988	JP 1950242 C	10-07-1995
		JP 6072536 B	14-09-1994
		JP 62085119 A	18-04-1987
		DE 3674436 D1	08-11-1990
		EP 0194503 A1	17-09-1986
		JP 2056750 C	23-05-1996
		JP 7078371 B	23-08-1995
		JP 62174532 A	31-07-1987
US 5105784 A	21-04-1992	EP 0508508 A1	14-10-1992
DE 2938118 A	09-04-1981	DE 2938118 A1	09-04-1981
EP 0829627 A	18-03-1998	DE 19634299 A1	26-02-1998
		AT 199963 T	15-04-2001
		DE 59703171 D1	26-04-2001
		EP 0829627 A2	18-03-1998
		ES 2155229 T3	01-05-2001
		US 6055953 A	02-05-2000
EP 0718481 A	26-06-1996	DE 4446730 A1	27-06-1996
		DE 59508809 D1	30-11-2000
		EP 0718481 A2	26-06-1996
EP 0786589 A	30-07-1997	IT T0960047 A1	28-07-1997
		DE 69708166 D1	20-12-2001
		EP 0786589 A1	30-07-1997
		ES 2167624 T3	16-05-2002
		US 5867986 A	09-02-1999

EPC FORM P4481

Für nähere Einzelheiten zu diesem Anhang : siehe Amtsblatt des Europäischen Patentamts, Nr. 12/82



(12) **EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG**

(43) Veröffentlichungstag:  
**04.09.2002 Patentblatt 2002/36**

(51) Int. Cl. 7: **F02B 43/00, F02D 9/16,  
 F02B 29/00**

(21) Anmeldenummer: **02012468.1**

(22) Anmeldetag: **05.07.1999**

(84) Benannte Vertragsstaaten:  
**AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU  
 MC NL PT SE**

(72) Erfinder: **Uitenbroek, Paul  
 52314 Kohlscheid (DE)**

(30) Priorität: **08.07.1998 DE 19830575**

(74) Vertreter: **Blumbach, Kramer & Partner GbR  
 Radeckestrasse 43  
 81245 München (DE)**

(62) Dokumentnummer(n) der früheren Anmeldung(en)  
 nach Art. 76 EPÜ:  
**99932817.2 / 1 095 210**

Bemerkungen:

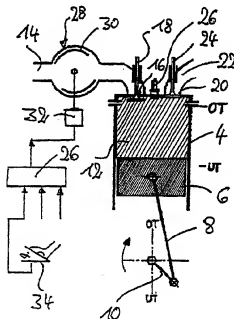
Diese Anmeldung ist am 11 - 06 - 2002 als  
 Teilanmeldung zu der unter INID-Kode 62  
 erwähnten Anmeldung eingereicht worden.

(71) Anmelder: **Noxon B.V.  
 6433 KC Hoensbroek (NL)**

(54) **Ladungssteuer Vorrichtung für eine sowie Verfahren zum Steuern des Betriebs einer  
 Hubkolbenbrennkraftmaschine**

(57) Eine Ladungssteuervorrichtung für eine Hubkolbenbrennkraftmaschine, insbesondere einen Gasmotor, welche Brennkraftmaschine wenigstens einen Zylinder (4) enthält, in dem ein mit einer Kurbelwelle (10) verbundener Kolben (6) arbeitet, welcher Zylinder wenigstens eine Einlaßöffnung (16) aufweist, in der ein entsprechend der Drehung der Kurbelwelle öffnendes und schließendes Einlaßventil (18) arbeitet, das den Zylinder zeitweilig mit einem in der Einlaßöffnung endenden Ansaugkanal (14) verbindet, und wenigstens eine Auslaßöffnung (20) aufweist, in der ein entsprechend der Drehung der Kurbelwelle öffnendes und schließendes Auslaßventil (24) arbeitet, das den Zylinder zeitweilig mit einem von der Auslaßöffnung ausgehenden Auslaßkanal (22) verbindet, ist dadurch gekennzeichnet, daß in dem Einlaßkanal (14) ein von einem Elektromotor (28; 90) betätigtes Drehschieberventil (28, 60, 62) angeordnet ist und ein Steuergerät (26) vorgesehen ist, das den Elektromotor in Abhängigkeit wenigstens von einem Leistungsanforderungsglied (34) derart ansteuert, daß der Schließzeitpunkt des Drehschieberventils bei abnehmender Leistungsanforderung zunehmend vor dem Schließzeitpunkt des Einlaßventils liegt.

**Fig. 1**



## Beschreibung

**[0001]** Die Erfindung betrifft ein Verfahren zum Steuern des Betriebs einer Hubkolbenbrennkraftmaschine, insbesondere eines Gasmotors, sowie eine Ladungssteuervorrichtung für ein solches Verfahren.

**[0002]** Einer der Gründe dafür, daß Hubkolbenbrennkraftmaschinen, insbesondere mit einer Drosselklappe gesteuerte, nach dem Viertaktverfahren arbeitende Hubkolbenbrennkraftmaschinen, mit abnehmbarer Last einen zunehmend höheren spezifischen Verbrauch, d. h. Verbrauch je abgegebener Nutzeinheit haben, liegt in den Drosselverlusten. Strömungsbwärts der Drosselklappe bildet sich in dem Volumen des Saugrohrs zwischen der Drosselklappe und dem Einlaßventil bei zunehmend geschlossener Drosselklappe ein zunehmender Unterdruck, der sich während der Zeitdauer, während der das Einlaßventil geschlossen ist, abbaut. Die in dem mit Unterdruck beaufschlagtem Volumen gespeicherte Energie geht somit für die Nutzenenergie verloren. Der während der Abwärtsbewegung des Kolbens beim Ansaughub erzeugte Unterdruck verursacht einen Verlust behaftete Ladungswechselschleife im p-V-Diagramm.

**[0003]** In der US 5,105,784 ist eine Brennkraftmaschine beschrieben, bei der stromoberhalb des Einlaßventils ein Drehschieberventil angeordnet ist, dessen Drehschieber eine sich in axiale Richtung bezüglich des Umfangswinkels erweiternde Durchgangsöffnung aufweist. Durch axiale Verschiebung des Drehschiebers kann die Öffnungsdauer des Drehschieberventils verändert werden. Durch Veränderung der Phasenlage zwischen dem Drehschieber und der ihn antreibenden Kurbelwelle kann der Öffnungsbeginn verändert werden. Insgesamt kann dadurch beispielsweise ein vorbestimmter Schließzeitpunkt bei einer vorgegebenen Öffnungsdauer dadurch eingestellt werden, daß die axiale Position des Drehschiebers zunächst entsprechend der erwünschten Öffnungsdauer eingestellt wird und dann die Phase so eingestellt wird, daß sich der erwünschte Schließzeitpunkt ergibt.

**[0004]** Das vorbekannte Drehschieberventil dient in erster Linie dazu, unerwünschte Strömungen aus dem Zylinder in den Ansaugkanal bei Überlappungen der Öffnungen von Auslaßventil und Einlaßventil zu vermeiden. Ansonsten arbeitet die Ladungssteuervorrichtung konventionell mit Drosselklappe.

**[0005]** Eine Eigenart der vorbekannten Ladungssteuervorrichtung liegt darin, daß die axiale Lage und die Phasenlage im allgemeinen in Kombination verändert werden müssen, was sowohl konstruktiv als auch steuertechnisch verhältnismäßig aufwendig ist. Weiter hängt die zeitliche Dauer der Öffnungs- und Schließflanken des Drehschieberventils von der Drehzahl der Kurbelwelle ab, was bei niedrigen Drehzahlen, wenn es dort auf hohe Genauigkeit ankommt, zu langen Öffnungs- und Schließflanken führt, wodurch nicht nur die Genauigkeit nachteilig beeinflusst wird, sondern auch die La-

adungswechselverluste steigen. Eine weitere Eigenart des bekannten Walzendrehschieberventils liegt darin, daß sich sein Öffnungsquerschnitt mit der Öffnungsdauer (Kurbelwinkel-bezogen) ändert.

**[0006]** Aus der DE 29 38 118 A1 ist eine Ladungssteuervorrichtung bekannt, bei der stromoberhalb eines Einlaßventils ein Drehschieberventil angeordnet ist, das von der Kurbelwelle angetrieben wird und dessen Phasenlage relativ zur Drehung der Kurbelwelle veränderbar ist. Ein solches Drehschieberventil kann derart gesteuert werden, daß es bei abnehmender Leistungsanforderung zunehmend vor dem Einlaßventil schließt, so daß das Drehschieberventil anstelle einer Drosselklappe zur Ladungssteuerung verwendet wird. Damit lassen sich gegenüber drosselklappengesteuerten Motoren Verbrauchsminierungen erzielen.

**[0007]** Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, ein Verfahren und eine Vorrichtung zu dessen Durchführung zu schaffen, mit dem bzw. der ein besonders sparsamer Betrieb einer Hubkolbenbrennkraftmaschine möglich ist.

**[0008]** Eine Lösung dieser Aufgabe wird mit einem Verfahren gemäß dem Anspruch 1 erzielt. Mit dem erfindungsgemäßen Verfahren, bei dem sich im Ansaugrohr zwischen dem Einlaßventil und dem weiteren Ventil aufbauender Unterdruck im Teilastbereich für eine Verminderung der Ladungswechselverluste genutzt wird und die als "Teilast-Resonanzaufladung" bezeichnet werden kann, wird der Verbrauch der Brennkraftmaschine im Teilastbereich weiter vermindert.

**[0009]** Die Ansprüche 2 bis 4 sind auf vorteilhafte Durchführungsformen des erfindungsgemäßen Verfahrens gerichtet.

**[0010]** Der Anspruch 5 kennzeichnet eine erste Ausführungsform einer Ladungssteuervorrichtung zur Lösung des diesbezüglichen Teils der Erfindungsaufgabe. Das erfindungsgemäße mittels eines elektrischen Schrittmotors angetriebene Drehschieberventil ermöglicht, den Öffnungs- und Schließvorgang des weiteren Ventils direkt und unabhängig voneinander zu steuern. Solche Schrittmotoren sind in an sich bekannter Weise einfach aufgebaut, aber dennoch präzise ansteuerbar, wobei sie - bei entsprechend geringem Trägheitsmoment des angesteuerten Bauteils - sehr rasche Bewegungsabläufe ermöglichen und das betätigte Bauteil in jeder Lage festgehalten werden kann.

**[0011]** Die Ladungssteuervorrichtung gemäß Anspruch 5 wird mit den Merkmalen der Ansprüche 6 bis 8 in vorteilhafter Weise weitergebildet.

**[0012]** Der Anspruch 9 kennzeichnet den Aufbau einer weiteren Ausführungsform einer Ladungssteuerung zur Lösung des diesbezüglichen Teils der Erfindungsaufgabe. Das elektromagnetisch betriebene Ventil dieser Ausführungsform arbeitet druckabhängig und kann dadurch hinsichtlich seiner Öffnungs- und Schließfunktionen frei variabel und präzise angesteuert werden.

**[0013]** Der Unteranspruch 10 kennzeichnet eine vorteilhafte Ausführungsform des Ventils.

**[0014]** Der Anspruch 11 ist auf eine weitere vorteilhafte Ausführungsform der Ladungssteuervorrichtung gerichtet, mit der Zylinder mit zwei Einlaßventilen vorteilhaft betrieben werden können.

**[0015]** Die Erfindung läßt sich für alle Arten von ventiltageordneten Hubkolbenbrennkraftmaschinen einsetzen, für Zweiakt-Motore, Viertakt-Motore, Otto-Motore, Diesel-Motore usw.

**[0016]** Die Erfindung wird im folgenden anhand schematischer Zeichnungen beispielsweise und mit weiteren Einzelheiten erläutert.

**[0017]** Es stellen dar:

Fig. 1 eine Prinzipsicht eines Zylinders einer Hubkolbenbrennkraftmaschine mit einem vorgeschalteten Drehschiebventil,

Fig. 2 den Betrieb der Maschine gemäß Fig. 1 in unterschiedlichen Betriebsphasen,

Fig. 3 eine perspektivische Ansicht eines Drehschiebventils in auseinandergezogener Darstellung,

Fig. 4 eine Schnittansicht eines Drehschiebventils bei einem Zylinder mit zwei Einlaßventilen,

Fig. 5 eine Prinzipanordnung des Drehschiebventils zur Erläuterung eines Aufladeverfahrens,

Fig. 6 Arbeitsdiagramme unterschiedlicher Prozeßführungen,

Fig. 7 eine Schnittansicht einer Ausführungsform eines Drehschiebventils mit integriertem Elektromotor

Fig. 8 eine Registeraufladungseinrichtung und

Fig. 9 eine Ausführungsform eines Ventils.

**[0018]** Gemäß Fig. 1 weist eine Brennkraftmaschine, beispielsweise ein mit Gas betriebener, verhältnismäßig langsam laufender Nutzfahrzeugmotor, einen Zylinder 4 auf, in dem ein Kolben 8 arbeitet, der über ein Pleuel 8 eine Kurbelwelle 10 drehtreibt. Mit UT und OT sind die jeweiligen Stellungen bezeichnet, in denen der Kolben 8 seine niedrigste und seine höchste Stellung einnimmt.

**[0019]** Die Zuruhr von Frischladung in den Brennraum 12 des Zylinders erfolgt durch ein Saugrohr 14 hindurch, wobei in der Einlaßöffnung 16, in der das Saugrohr 14 in den Zylinder 4 mündet, ein Einlaßventil 18 arbeitet. In der Auslaßöffnung 20, von der ein Auslaßkanal 22 ausgeht, arbeitet ein Auslaßventil 24.

**[0020]** Zur Zündung der Ladung im Brennraum 12 ist eine Zündkerze 26 vorgesehen. Das Einlaßventil 18 und das Auslaßventil 24 werden in an sich bekannter Weise

über eine oder mehreren Nockenwellen gesteuert, die von der Kurbelwelle 10 phasenstarr oder mit veränderlicher Phase drehantreibbar ist bzw. sind.

**[0021]** Eine an sich bekannte Einrichtung, in der der Brennstoff (Gas) der Frischluft zugeführt wird, so daß im Saugrohr 14 brennbare Frischladung einer vorbestimmten Zusammensetzung (Luftverhältnis) vorhanden ist, ist nicht dargestellt.

**[0022]** Zur Steuerung der beschriebenen Brennkraftmaschine dient, wie an sich bekannt, ein mit einem Mikroprozessor und zugehörigen Speichern versehene Steuergerät 26.

**[0023]** Der bisher beschriebene Motor ist in seinem Aufbau an sich bekannt und wird daher nicht weiter erläutert.

**[0024]** Möglichst: kurz stromoberhalb der Einlaßöffnung 16 ist im Saugrohr ein Drehschiebventil 28 angeordnet, dessen als Walze ausgebildeter Drehschieber 30 zwei sich gegenüberliegende Öffnungen aufweist, die die beiden durch das Drehschiebventil 28 voneinander getrennten Zweige des Saugrohrs 14 wahlweise miteinander verbinden oder voneinander trennen. Zum Antrieb des Drehschiebers 30 ist ein Elektromotor 32, beispielsweise ein Schrittmotor vorgesehen, der vom Steuergerät 26 angesteuert wird. Das Steuergerät 26 weist mehrere Eingänge auf, unter anderem einen Eingang, der mit einem Fahrpedal 34 verbunden ist. Weitere Eingänge können mit einem Drehzahlsensor zum Erfassen der Drehzahl bzw. Drehstellung der Kurbelwelle 10, einem Temperatursensor usw. verbunden sein.

**[0025]** Vorteilhafterweise ist die Brennkraftmaschine mit einer Aufladung an sich bekannter Art versehen, z. B. einer Abgas turboaufladung oder einer mechanisch angetriebenen Aufladung, so daß im Saugrohr 14 stromoberhalb des Drehschiebventils 28 ein Überdruck vorhanden ist.

**[0026]** Fig. 2 zeigt verschiedene Betriebsphasen der beschriebenen Brennkraftmaschine. Die Steuerung des Einlaßventils 18 und des Auslaßventils 24 ist dabei beispielhaft so, daß das Einlaßventil 27, 5° vor OT öffnet und 38,5° nach UT schließt und daß das Auslaßventil 57° vor UT öffnet und 25° nach OT schließt.

**[0027]** Fig. 2a zeigt den Zustand des Ansaugens, bei dem sich der Kolben 8 bei offenem Einlaßventil 18 und offenem Drehschiebventil 28 bis etwa 45° vor UT abwärts bewegt hat. Bei weiterer Abwärtsbewegung des Kolbens gemäß Fig. 2 schließt das Drehschiebventil 28 so daß in dem Raum stromab des Drehschiebventils ein Unterdruck entsteht, der beim Bewegen des Kolbens über den unteren Totpunkt hinaus in verlustfreier Weise abgebaut wird, bis das Einlaßventil 18 bei 38,5° nach UT schließt.

**[0028]** Gemäß Fig. 2c bleibt das Einlaßventil 18 dann beim nachfolgenden VerdichtungsHub des Kolbens geschlossen, wobei Fig. 2c etwa die Stellung zeigt, in der gezündet wird. Während des Arbeitshubs gemäß Fig. 2d sind das Einlaßventil 18 und das Auslaßventil 28 ge-

geschlossen und das Drehschieberventil 28 kann ab dann geöffnet werden. Fig. 2e zeigt den Zustand nach einem Arbeitsschub bei offenem Auslaßventil 24 zu Beginn eines Auslaßtaktes mit geschlossenem Einlaßventil 18 und bereits geöffneten Drehschieberventil 28. Wenn der Kolben die Stellung 27,5° vor OT erreicht, öffnet das Einlaßventil 18 und das Auslaßventil 24 schließt bei 25° nach OT, so daß kurz danach die Stellung der Fig. 2a erneut erreicht ist.

[0029] Fig. 3 zeigt in perspektivischer Darstellung gemäß a) im zusammengebauten Zustand und gemäß b) in auseinander gezogener Darstellung eine Baugruppe, mit der das bzw. die Drehschieberventile 28 (Fig. 1) an einen nicht dargestellten Zylinderkopf anflanschbar sind.

[0030] Ein Gehäuse 40 weist zwei Anschlußflansche 42 und 44 auf, von denen einer an einen nicht dargestellten Zylinderkopf der Brennkraftmaschine anflanschbar ist; und an den anderen das Saugrohr (nicht dargestellt) anflanschbar ist. Das Gehäuse 40 weist zwei Durchgangskanäle 46 und 48 auf, die im Zylinderkopf ausgebildeten Anschlußöffnungen entsprechen, in denen zwei voneinander unabhängige Ansaugkanäle enden, die zu zwei Einlaßventilen eines Zylinders führen.

[0031] Quer zu den Durchgangskanälen 46 und 48 sind in dem Gehäuse 40 Durchgangsbohrungen 50 und 52 ausgebildet. In jeder der Durchgangsbohrungen 50 und 52 arbeitet ein im folgenden beschriebenes Drehschieberventil, wobei nur das der Durchgangsbohrung 50 zugeordnete Drehschieberventil beschrieben wird.

[0032] In die Bohrung 50 ist eine Buchse 54 unter Passung eingesetzt, die zwei sich gegenüberliegende Öffnungen 56 und 58 aufweist. Die Buchse 54 ist im Gehäuse 40 drehfest aufgenommen. Die Öffnungen 56 und 58 fluchten mit dem Durchgangskanal 46 und entsprechen dessen Querschnittsfläche.

[0033] In die Buchse 54 ist ein Walzendrehschieber 60 eingesetzt, der mit sich gegenüberliegenden Öffnungen ausgebildet ist, von denen nur die Öffnung 62 sichtbar ist.

[0034] Der Walzendrehschieber 60 ist innerhalb der Buchse 54 drehbar und weist an seiner geschlossenen Oberseite einen Zapfen 64 auf, der von einer Verbindungskupplung 66 mitgenommen wird, die in ein mit dem Gehäuse 40 verschraubtes Oberteil 68 eingesetzt ist.

[0035] Der Walzendrehschieber wird mittels Wälzlager 70 auf dem Führungsdorn 69 geführt und gelagert. Der Führungsdorn 69 hat weiterhin die Aufgabe die Gemischströmung zu führen bzw. eine Auffächerung oder Strömungsabrisß im Ventil zu verhindern. Dazu ist der Führungsdorn 69 in der Grundplatte 73 fest und verdrerseitsch mittels der Nutmutter 74 so positioniert, daß bei Montage (Verschraubung) der Grundplatte 73 an das Ventillagehäuse 40, die Kanaldurchführungen 76 im Führungsdorn 69 und die Kanaldurchführungen 46, 48 im Ventillagehäuse 40 exakt fluchten. Die Bauteile 71, 72

und 75 (Anlaufscheiben und Schrauben) dienen der Positionierung der Wälzlager 70 auf dem Führungsdorn 69. Zur Vermeidung eines Totvolumens im Raum zwischen Führungsdornoberfläche und der inneren Oberfläche des Walzendrehschiebers 60 ist der Außendurchmesser des feststehenden Führungsdornes 60 nur geringfügig kleiner als der Innendurchmesser des rotierenden Walzendrehschiebers 60. Das Spaltmaß zwischen diesen beiden Bauteilen (60 und 69) ist dabei so gewählt, daß sich eine gute Dichtwirkung, bei berührungslosem Lauf der Bauteile ergibt.

[0036] Die Bauteile 54, 69, 60 und 62 bilden das Drehschieberventil 28 der Fig. 1.

[0037] Wie aus Fig. 3 ersichtlich, können die beiden Durchgangskanäle 46 und 48 durch die in den Durchgangsbohrungen 50 und 52 arbeitenden Drehschieberventile mit jeweils einem eigenen Schrittmotor getrennt und unabhängig voneinander gesteuert werden, so daß beispielsweise bei geringer Lastanforderung (kleine Betätigung des Fahrpedals 34) ein Einlaßkanal des Zylinders ganz verschlossen bleibt, wodurch die dem Zylinder zugeführte Ladung je nach Ausbildung des Einlaßkanals in einer Drallströmung (Wirbelachse parallel zur Bewegungsrichtung des Kolbens) oder einer Tumbleströmung (Wirbelachse senkrecht zur Bewegungsrichtung des Kolbens) einströmt. Mit zunehmender Last werden die beiden Drehschieberventile derart angesteuert, daß sich die durch die beiden Einlaßkanäle einströmenden Ladungen zunehmend angleichen, wodurch die Wirbelbildung im Zylinder bzw. Brennraum hinsichtlich einer optimalen Brenngeschwindigkeit/Brennfunktion dem Betriebszustand des Motors angepaßt werden kann. Auf diese Weise lassen sich bei Teillast gute thermodynamische Bedingungen für eine effektive Verbrennung erzielen, ohne daß bei Volllast die Füllung des Zylinders leidet.

[0038] Fig. 4 zeigt eine Seitenansicht auf das Gehäuse 40, teilweise aufgeschnitten. Deutlich sichtbar sind das Gehäuse 40, das Gehäuseoberteil 68, der Zapfen 64 des Walzendrehschiebers 60 sowie auf die Verbindungskupplungen 66 aufgesetzte Schrittmotoren 90. Jede Verbindungskupplung 66 enthält eine Mitnehmerscheibe 80 in die die Motorwelle 82 drehfest eingreift. Die Mitnehmerscheibe 80 ist über ein drehmomentübertragendes, biegeelastisches Bauteil 84 mit einer weiteren Mitnehmerscheibe 86 verbunden, die drehfest bzw. festschlüssig in den Zapfen 64 des Walzenschiebers 60 eingreift. Auf diese Weise ist eine biegeelastische und torsionssteife Verbindungskupplung geschaffen.

[0039] Wenn bei der beschriebenen Ausführungsform die beiden Schrittmotoren von dem Steuergerät 26 unterschiedlich angesteuert werden, beispielsweise derart, daß der dem Durchgangskanal 48 (Fig. 3) zugeordnete Walzendrehschieber den Durchgangskanal 48 früher schließt als der Durchgangskanal 46 geschlossen wird, so strömt durch den Durchgangskanal 46 mehr Frischladung in den Zylinder ein, was bei entsprechender Gestaltung der Einlaßkanäle und Einlaßventile



zu einer Wirbelbildung im Brennraum führt. Die unterschiedliche Ansteuerung der Schrittmotoren kann sich auf die Betriebsbereiche des Motors beschränken, in denen damit besondere Vorteile erzielt werden, beispielsweise den Schwachlastbetrieb. Dieses Ansteuerungskonzept beinhaltet natürlich ebenfalls die Möglichkeit einen Ansaugkanal mittels des Walzendrehschiebers komplett zu verschließen, wodurch eine komplette Kanalausschaltung realisiert wird.

[0040] Durch die Ansteuerung des oder der Drehschieberventile mit Hilfe der Elektromotoren bzw. Schrittmotoren 32 (Fig. 1) bzw. 90 (Fig. 4) ist eine weitgehende Freiheit der Öffnungs- und der Schließzeitpunkte der Drehschieberventile relativ zu den hinter diesen angeordneten Einlaßventilen möglich. Durch zweckentsprechende Auswahl der Saugrohrlängen und darauf abgestimmte Öffnungs- und Schließzeitpunkte der Drehschieberventile ist es beispielsweise möglich, den Unterdruck, der sich in der Arbeitsphase der Fig. 2b zwischen dem Drehschieberventil 28 und dem Einlaßventil 18 bildet, gezielt derart zu nutzen, daß eine sich beim Öffnen des Drehschieberventils und noch geschlossenem Einlaßventil ausbildende Druckwelle zu einem Zeitpunkt das Einlaßventil erreicht, zu dem dieses gerade öffnet, so daß die vom Kolben zu leistende Ansaugarbeit vermindert ist. Weiterhin kann durch die weitgehende Freiheit der Öffnungs- und Schließzeitpunkte der Drehschieberventile relativ zu den hinter diesen angeordneten Einlaßventilen gezielt Einfluß darauf genommen werden, wann eine, durch den angesprochenen Unterdruck erzeugte, und am offenen Ansaugrohrhinde reflektierte Welle als Druckwelle gegen Ende des Saughubes am offenen Einlaßventil ankommt, so daß ein Nachladeeffekt erreicht wird, der die Zylinderfüllung erhöht und die aufzubringende Ansaugarbeit vermindert.

[0041] In Figur 5 ist der vorstehend erwähnte Zusammenhang skizziert. Das Drehschieberventil 28 unterteilt das Ansaugrohr 14 mit der Gesamtlänge L und dem Gesamtvolumen V in zwei Teilbereiche I und II mit  $L_1$ ,  $V_1$  und  $L_2$ ,  $V_2$ . Der im Teilvolumen  $V_1$  bei geschlossenem Drehschieberventil und geschlossenem Einlaßventil gespeicherte Unterdruck, erzeugt, wenn das Drehschieberventil geöffnet wird eine Welle, die am offenen Ansaugrohrhinde 100 reflektiert wird, und nach Durchlaufen der gesamten Rohrlänge L als Druckwelle am offenen Einlaßventil 18 ankommt. Position 200 kennzeichnet den Einlaßventilsitz, so daß die wirksame Rohrlänge L durch die Positionen 100 und 200 bestimmt ist. Dieser Effekt läßt sich in weiten Betriebsbereichen des Motors nutzen, da das erforderliche Timing zum Auslösen der Wellenfortpflanzung und der Reflexion am offenen Rohrende durch die variablen Öffnungs- und Schließzeitpunkte des Drehschieberventils 4 gewährleistet werden kann.

[0042] Es versteht sich, daß die Variabilität der Öffnungs- und Schließzeitpunkte des bzw. der Drehschieberventile derart ist, daß sowohl der Öffnungszeitpunkt

als auch der Schließzeitpunkt das gesamte Öffnungsintervall des Einlaßventils überdecken kann.

[0043] Aufgrund der Steuerungsfreiheit sind die Öffnungs- und insbesondere die Schließphasen der schrittmotorgesteuerten Drehschieberventile wesentlich kürzer als bei zwangsgesteuerten (über die Kurbelwelle mit festen Übersetzung angetriebenen) Drehschieberventilen.

[0044] Hierdurch verkürzt sich während des Ansaugtaktes die Phase, bzw. der Kolbenweg, während der der Drehschieberventil-Querschnitt bedingte Drosselverluste entstehen.

[0045] Mit Vorteil ist das erfindungsgemäße System für aufgeladene Motoren einsetzbar.

Der Vorteil des erfindungsgemäßen Systems für aufgeladene Motoren wird dadurch geprägt, daß die Funktion der Aufladungsbegrenzung, welche normalerweise von einem Wastegateventil (Umleiten des Abgasstromes am Turbinenrad vorbei) ausgeübt wird, durch gezielte Steuerung des bzw. der Drehschieberventile übernommen wird. Hierbei wird bei Erreichen oder/und Überschreiten des maximalen Aufladedruckes, der Schließzeitpunkt der Drehschieberventile nach früh gestellt. Dadurch wird die Zylinderladung und dadurch bedingt die an den Turbolader zugeführte Energiemenge verringert. Durch dieses Verfahren wird immer, durch maximale Entspannung des Abgasmassenstromes, die maximale erreichbare Verdichtungsarbeit im Verdichter des Turboladers geleistet. Es geht keine Energie über das Wastegateventil verloren. Durch gezielte Frühverstellung der Drehschieberventile wird die gewünschte Zylinderladungsmenge betriebspunktspezifisch bei einer optimalen Druckdifferenz zwischen Ladedruck und Abgasgedruck dem Zylinder zugeführt. Obengenannte optimale Druckdifferenz verursacht ggf einen positiven arbeitsliefernden Ladungswechselanteil im PV-Diagramm. Dieses Verfahren ist bekannt unter dem Begriff Miller Zyklus. Das erfindungsgemäße System stellt eine spezifische Realisierung des Miller Cycle dar.

[0046] Fig. 6 zeigt Arbeitsdiagramme, wobei die Senkrechte den Logarithmus des Druckes P im Arbeitsraum des Zylinders angibt und die Waagrechte das Volumen V des Arbeitsraums. OT und UT gibt jeweils den oberen Totpunkt und den unteren Totpunkt des Kolbens an.

[0047] Fig. 6a zeigt das Arbeitsdiagramm eines Drosselklappen gesteuerten Viertaktmotors. Die einzelnen Kurvenzüge bedeuten:

- 1-2: polytrope Kompression
- 2-3: isochore Wärmezufuhr mit Freisetzung der Verbrennungswärme Q,
- 3-4: polytrope Expansion (Arbeitsleistung),
- 4-5: isochore Wärmeabfuhr (Auslaß öffnet),
- 5-6-7: isobare Verdichtung (Auslaßhub),
- 7-8: Einlaßöffnung
- 8-1: isobares Ansaugen.

[0048] Die gestrichelte Fläche gibt die Pumpverlustarbeit an; die straffierte Fläche gibt die Arbeitsleistung an.

[0049] Fig. 6b zeigt das Arbeitsdiagramm bei Leistungssteuerung durch variables Schließen des Einlaßventils. Der Unterschied zur Fig. 6a liegt darin, daß der Ausschubhub 5-7 und der Ansaughub 7-6 bei gleichem Druckniveau erfolgen, und daß die polytrope Expansion 6'-1 und die polytrope Kompression 1-6' bei gleichem Druck erfolgen, so daß die Pumpverlustfläche zu Null wird. Der Punkt 6 bzw. 6' (Schließen des Einlaßventils) ist variabel.

[0050] Fig. 6c zeigt den klassischen Miller-Zyklus, bei dem wie bei den Fig. 6a und 6b im UT nach der polytropen Expansion von 3 nach 4 eine Wärmemenge  $Q_a$  abgegeben wird. Der Auslaßhub von 5 nach 7 findet bei einem verhältnismäßig geringen Abgasgedruck statt. Der Ansaughub von 8 nach 9 findet bei einem höheren, vom Aufladesystem erzeugten Druck statt, so daß in der schräg straffierten Fläche im Gegensatz zum Verfahren nach Fig. 6a Arbeit gewonnen wird. 9 bezeichnet den Punkt, an dem das Einlaßventil geschlossen wird.

[0051] Fig. 6d gibt das Arbeitsdiagramm für einen Miller-Zyklus an, bei dem das Schließen des Einlaßventils (Punkt 9) variabel ist, wodurch der gesamte Arbeitszyklus weiter optimiert werden kann.

[0052] Fig. 7 zeigt eine Schnittansicht eines gegenüber Fig. 3 abgeänderten Drehschieberventils. Funktionsähnliche Bauteile sind mit gleichen Bezugszeichen wie in Fig. 3 belegt. Der Walzendrehschieber 60 mit der Öffnung 62 ist drehbar in dem Gehäuse 40 aufgenommen, das die Anschlußflansche 42 und 44 aufweist. Das Gehäuse 42 ist beidseitig mit Deckeln 102 verschlossen. Innerhalb der Deckel 102 sind Lagersringe 104 angeordnet, mittels derer der Rotor bzw. Walzendrehschieber 60 in dem Gehäuse 40 drehbar gelagert ist.

[0053] Im Unterschied zur Ausführungsform gemäß Fig. 3 und 4 ist der als Schrittmotor ausgebildete Elektromotor in das Drehschieberventil integriert, in dem Rotoren 106 mit sich abwechselnden Nord- und Südpolen starr mit dem Rotor bzw. Walzendrehschieber 60 verbunden sind. Statorspulen 108 des Elektromotors sind fest mit dem Gehäuse 40 verbunden und in entsprechenden Ausnehmungen des Gehäuses 40 angeordnet.

[0054] Mit der beschriebenen Anordnung ist ein außerordentlich kompaktes Drehschieberventil mit integriertem Schrittschaltmotor geschaffen. Die elektrischen Anschlüsse zur Ansteuerung der Statorspulen 108 mittels eines Steuergerätes sind nicht dargestellt.

[0055] Fig. 8 zeigt einen mit Drehschieberventilen zur Laststeuerung ausgerüsteten 6-Zylinder-Motor mit einer zusätzlichen Regleraufladeeinrichtung.

[0056] Der Motor weist zwei Zylinderbänke 112 mit je drei Zylindern auf, die über Saugrohre 114 mit einem Gemisch- bzw. Luftventil 116 verbunden sind.

[0057] In jedem der Saugrohre arbeiten entspre-

chend den zwei je Zylinder vorgesehenen Einlaßventilen 2 elektrisch betätigbare Drehschieberventile 118.

[0058] Die Abgasleitungen 120 aller Zylinder sind in einem Sammler 122 zusammengeführt und werden zum Antrieb von zwei Turboladern 124 und 126 genutzt.

[0059] Vom Abgassammler 122 führt eine Leitung 130 zur Abgasturbine 131 des Turboladers 126 und von dort eine weitere Leitung 132 zur Abgasturbine 133 des Turboladers 124, von wo aus eine Abgasleitung 134 zu einem nicht dargestellten Schalldämpfer führt. In der Leitung 130 ist ein elektrisch betätigbares Verteilerventil 140 angeordnet, mit dem ein Teil des vom Sammler 122 kommenden Abgasstroms in eine Zweigleitung 142, die in die Abgasturbine des Turboladers 124 mündet.

[0060] Die Ladungsversorgung der Brennkraftmaschine geschieht dadurch, daß Frischluft durch einen Luftfilter 150 angesaugt wird, der Frischluft in einer Mischereinheit 152 Gas in einem vorbestimmten Verhältnis, das von Betriebsbedingungen der Brennkraftmaschine abhängen kann, zugemischt wird, die Ladung anschließend in der Laderturbine 154 des Turboladers 124 verdichtet wird, die verdichtete Ladung über eine Leitung 156 durch einen Ladeluftkühler 158 hindurch der Laderturbine 160 des Abgasturboladers 126 zugeführt wird und von dort durch einen weiteren Ladeluftkühler 162 hindurch dem Luftverteiler 116 zugeführt wird.

[0061] Zur Steuerung der Drehschieberventile 118, des Verteilerventils 140 sowie ggf. von Schauffstellungen in den Einläsen der Abgasturbinen 131 und 133 der Turbolader 124 und 126 falls diese mit variabler Turbinengeometrie ausgestattet sind, dient ein elektronisches Steuergerät 164, dessen Eingänge mit Sensoren zur Erfassung von Betriebsparametern der Brennkraftmaschine und der Stellung eines Gaspedals 166 verbunden sind und dessen Auslässe mit den genannten elektrisch ansteuerbaren Bauteilen verbunden sind. Die elektrischen Leitungen sowie die Sensoren sind der Einfachheit halber nicht eingezeichnet.

[0062] In dem Steuergerät 164 sind die Parameter zur Einstellung der Drehschieberventile 118, des Verteilerventils 140 sowie ggf. der Einlaßgeometrien der Turbolader 124 und 126 in Abhängigkeit von den Betriebsparametern der Brennkraftmaschine derart gespeichert, daß die Öffnungs- und Schließzeitpunkte der Drehschieberventile 118 sowie die jeder Abgasturbine zugeführte Abgasmenge und ggf. die Turbinengeometrie optimal derart aufeinander abgestimmt sind, daß die geforderte Leistung mit best möglichem Wirkungsgrad der Brennkraftmaschine erzeugt wird.

[0063] Fig. 9 zeigt eine abgeänderte Ausführungsform eines im Saugrohr 14 (Fig. 1) angeordneten Ventils.

[0064] Gemäß Fig. 9 weist das Saugrohr 14 eine im Längsschnitt durch das Saugrohr mäandrierförmige Trennwand 270 auf, in der quer zur axialen Richtung des Saugrohrs im dargestellten Beispiel vier Ventillöffnungen 272 ausgebildet sind. Quer durch das Saugrohr

und die Ventillöffnungen hindurch erstreckt sich ein insgesamt mit 274 bezeichnetes Ventilielg, das einen Schaft 276 und daran star angebrachte, den Schaft umschließende Scheiben 278 aufweist. Die Anordnung ist derart, daß sich in der in Fig. 9 dargestellten, geöffneten Stellung des Ventils oberste und unterste Scheiben 278 bezogen auf die Einlaßströmung durch das Saugrohr stromab der zugehörigen Ventillöffnungen 272 befinden und die beiden anderen Scheiben 278 sich stromoberhalb der zugehörigen Ventillöffnungen 272 befinden. Der Durchmesser der Scheiben 278 entspricht etwa dem Durchmesser der Ventillöffnungen 272, so daß das Ventil geschlossen ist, wenn sich der Schaft 276 zusammen mit den Scheiben 278 gemäß Fig. 9 soweit aufwärts bewegt hat, daß sich die Scheiben 278 innerhalb der Öffnungen 272 befinden. Die Scheiben 278 sind vorliegendermaßen strömungsgünstig geformt.

[0065] Zur Betätigung des Ventils weist der Schaft 276 außerhalb des Saugrohrs 14 einen zylindrischen Ansatz 280 auf, in dem eine Spule 282 aufgenommen ist, die von einem vorzugsweise als Elektromagnet ausgebildeten Magneten 284 umschlossen wird, der in einem am Saugrohr befestigten Gehäuse 286 aufgenommen ist.

[0066] Der Schaft 276 ist im Saugrohr 14 in Buchsen 288 längsverschiebbar geführt. Der zylindrische Ansatz 280 ist derart ausgebildet, daß die Hubbewegung des Schaftes 276 bzw. des Ventilielgs 274 durch seinen Anschlag einerseits an der Außenseite des Saugrohrs 14 und andererseits an einem in ihn einragenden Ansatz des Gehäuses 286 begrenzt ist.

[0067] Eine Feder 290 drängt das Ventilielg 274 in seine offene Stellung.

[0068] Die Funktion des beschriebenen Ventils ist wie folgt:

[0069] Die Spule 282 ist an das Steuergerät 26 (Fig. 1) angeschlossen. Das Ventil ist unter Wirkung der Feder 290 normalerweise offen. Durch Beaufschlagung der Spule 282 mit entsprechendem Strom wird das Ventilielg gemäß Fig. 9 nach oben in eine Stellung bewegt, in der sich die Scheiben 278 innerhalb der Ventillöffnungen 272 befinden und einen Durchfluß von Fluid durch die Ventillöffnungen sperren. Wie ersichtlich, wirkt in der Schließstellung des Ventils, wenn beispielsweise links vom Ventil ein Überdruck herrscht, dieser Überdruck auf die oberste und die drittoberste Scheibe derart, daß das Ventilielg nach unten gedrückt wird, wohingegen der Überdruck auf die unterste und dritunterste Scheibe derart wirkt, daß er das Ventilielg nach oben drückt, so daß das Ventilielg insgesamt unabhängig von der Druckdifferenz kräftefrei ist.

[0070] Ein Vorteil, der mit dem geschilderten Ventil erzielt wird, liegt darin, daß es außerordentlich rasch aus der Schließstellung in die Öffnungsstellung und umgekehrt bewegbar ist, so daß eine präzise Steuerung mit geringstmöglichen Strömungsverlusten möglich ist.

[0071] Bei einer bevorzugten, dargestellten Ausführungsform ist der Schaft 276 mit einem Stellwegsensor

291 verbunden. Dieser Stellwegsensor 291 liefert Information über die exakte momentane Position des Schaftes 276 bzw. der Scheiben 278. Das Steuergerät 26 regelt den Strom durch die Spule 282 derart, daß die ist-Position der Ventilkörper (276, 278) in jeden Zeitpunkt des Bewegungsablaufsintervalls der im Steuergerät einprogrammierten Soll-Position entspricht. Hierdurch wird gewährleistet, daß bei Mehrzylindermotoren die Füllmenge pro Zylinder gleich ist bei gleichen Steuerzeiten.

[0072] Es versteht sich, daß die elektromagnetische Betätigung in unterschiedlichster Weise variiert werden kann, indem beispielsweise der zylindrische Ansatz 280 als Magnetanker ohne eigene Spule ausgebildet ist. Die dargestellte Ausführungsform (voice coil) hat den Vorteil sehr geringer mechanischer Trägheit. Das Ventilielg kann zusammen mit der Trennwand derart abgedrängt werden, daß es die Ventillöffnungen bei einer Drehung um 90° verschließt bzw. öffnet.

[0073] Das Ventil der Fig. 9 kann anstelle der Ventile der vorgenannten Ausführungsformen verwendet werden, so daß die mit der Erfindung erzielten Funktionsvorteile auch mit einem Ventil gemäß der Fig. 9 erzielbar sind. Der Schließzeitpunkt des Ventils liegt bei abnehmender Leistungsanforderung zunehmend vor dem Schließzeitpunkt des Einlaßventils. Der Öffnungszeitpunkt wird unabhängig vom Schließzeitpunkt an die Motordrehzahl angepaßt, um den weiter oben beschriebenen Aufladeeffekt bei verminderter Ansaugarbeit zu erzielen.

[0074] Vorteilhaft ist, wenn der Öffnungszeitpunkt des Ventils bei gleichbleibendem Schließzeitpunkt bzw. gleichbleibender Zylinderfüllmenge (Luftaufwand) derart verändert wird, daß der Aufladeeffekt auch bei Teillast zur Optimierung des Ladungswechsels genutzt wird.

[0075] Der geschilderte Effekt kann als Teillast-Resonanzaufladung zur Minimierung der Ladungswechselverluste bezeichnet werden.

## Patentansprüche

- Verfahren zum Steuern des Betriebs einer Hubkolbenbrennkraftmaschine, insbesondere eines Gasmotors, welche Brennkraftmaschine wenigstens einen Zylinder (4) enthält, in dem ein mit einer Kurbelwelle (10) verbundener Kolben (6) arbeitet, welcher Zylinder
  - wenigstens eine Einlaßöffnung (16) aufweist, in der ein entsprechend der Drehung der Kurbelwelle öffnendes und schließendes Einlaßventil (18) arbeitet, das den Zylinder zeitweilig mit einem in der Einlaßöffnung endenden Ansaugkanal (14) verbindet, und wenigstens eine Auslaßöffnung (20) aufweist, in der ein entsprechend der Drehung der Kurbelwelle öffnendes und schließendes Auslaßventil (24) arbeitet, das den Zylinder zeitweilig mit einem

- von der Auslaßöffnung ausgehenden Auslaßkanal (22) verbindet, wobei ein Leistungsanforderungsglied (34) vorgesehen ist, dessen Stellung die Menge der durch die Einlaßöffnung strömenden Frischluftladung bestimmt,
- wobei in dem Ansaugkanal (14) stromoberhalb des Einlaßventils (18) ein weiteres Ventil (28; 60; 62; 272, 278) angeordnet ist, das derart gesteuert wird,
- daß es bei abnehmender Leistungsanforderung zunehmend vor dem Schließzeitpunkt des Einlaßventils schließt und derart öffnet, daß eine sich beim Öffnen des weiteren Ventils und noch geschlossenem Einlaßventil (18) Infolge zwischen dem weiteren Ventil und dem Einlaßventil vorhandenen Unterdrucks ausbildende Druckwelle nach Reflexion am offenen Ansaugrohr (100) das Einlaßventil zu einem Zeitpunkt erreicht, zu dem dieses gerade öffnet, so daß die vom Kolben zu leistende Ansaugarbeit vermindert wird.
2. Verfahren nach Anspruch 1, wobei das weitere Ventil (28; 60; 62; 272, 278) unter Berücksichtigung des Förder Volumens und/oder des Förderdruckes einer Aufladeeinrichtung (124, 126) gesteuert wird.
  3. Verfahren nach Anspruch 1 oder 2, wobei mehrere Abgasturbolader mit in Reihe geschalteten Abgasturbinen und in Reihe geschalteten Laderturbinen vorgesehen sind, und ein Abgasverteilerventil zum unmittelbaren Beaufschlagen der nachgeschalteten Abgasturbine mit Abgas in Abstimmung mit der Steuerung des bzw. der Drehschieberventils(e) gesteuert wird.
  4. Verfahren nach Anspruch 3, wobei die Abgasturbinen eine variable Einlaßgeometrie aufweisen, die in Abstimmung mit dem bzw. den weiteren Ventil(en) angesteuert werden.
  5. Ladungssteuervorrichtung zur Durchführung des Verfahrens nach einem der Ansprüche 1 bis 4, wobei das in dem Einlaßkanal (14) angeordnete weitere Ventil (28; 60, 62) einen innerhalb eines Gehäuses (40) gelagerten Drehschieber (30; 60) aufweist, der direkt von einem als Schrittmotor (32; 90) ausgebildeten Elektromotor angetrieben ist, der von einem elektronischen Steuergerät (26) gesteuert wird.
  6. Ladungssteuervorrichtung nach Anspruch 5, wobei zwischen dem Drehschieber (60) und dem Elektromotor (90) eine drehsteife und biege weiche Verbindungskupplung (86) angeordnet ist.
  7. Ladungssteuervorrichtung nach Anspruch 5 oder 6, wobei der Drehschieber (60) mit dem als Magnetpolträger ausgebildeten Rotor (60) des Elektro-
- motors eine konstruktive Einheit bildet.
8. Ladungssteuervorrichtung nach einem der Ansprüche 5 bis 7, wobei das Gehäuse (40) und der als Magnetfeldspulenträger ausgebildete Stator des Elektromotors eine konstruktive Einheit bildet.
  9. Ladungssteuervorrichtung zur Durchführung des Verfahrens nach einem der Ansprüche 1 bis 4, bei der das in dem Einlaßkanal (14) angeordnete weitere Ventil ein Ventili glied (274) mit einem von einem mittels eines Steuergeräts (26) steuerbaren Elektromagneten (282, 284) beweglichen Schaft (276), der den Einlaßkanal (14) quer durchdringt, und wenigstens zwei starr mit dem Schaft verbundene, als Schließglieder wirksame, den Schaft umschließende Scheiben (278) aufweist, die mit zugehörigen in einer im Längsschnitt durch den Einlaßkanal mäanderförmigen Trennwand (270) des Einlaßkanals (14) angeordneten Ventillöffnungen (272) zusammenwirken, wobei bezogen auf die Richtung der Strömung durch den Einlaßkanal die Scheiben in geöffnetem Zustand des Ventils auf unterschiedlichen Seiten der Ventillöffnungen angeordnet sind, sodaß sich die an den Schließgliedern wirksamen Druckunterschiede kompensieren.
  10. Ladungssteuervorrichtung nach Anspruch 9, wobei vier Ventillöffnungen (272) mit zugehörigen Scheiben (278) vorgesehen sind.
  11. Ladungssteuervorrichtung nach einem der Ansprüche 5 bis 10, wobei jeder Zylinder zwei Einlaßöffnungen mit zugehörigen Einlaßventilen aufweist, und in jedem, zu einer der Einlaßöffnungen führenden Einlaßkanal (46, 48) ein weiteres Ventil angeordnet ist.

Fig. 1

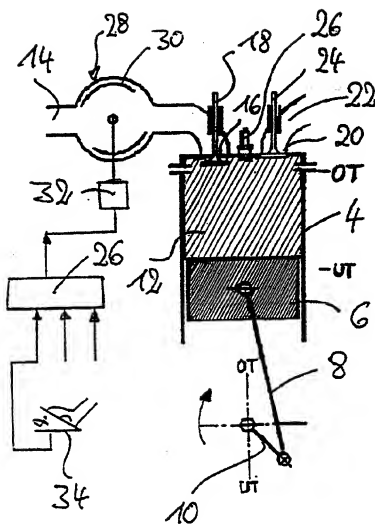
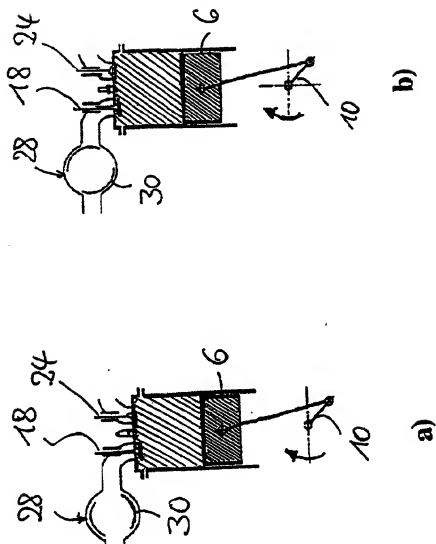
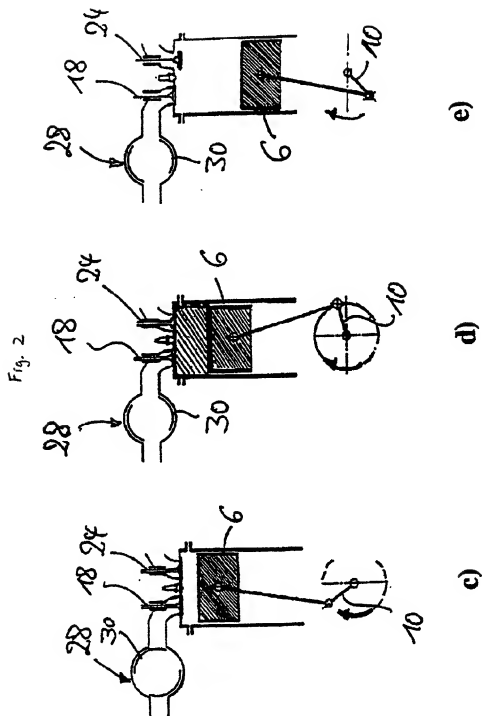


Fig. 2





**Fig. 3**

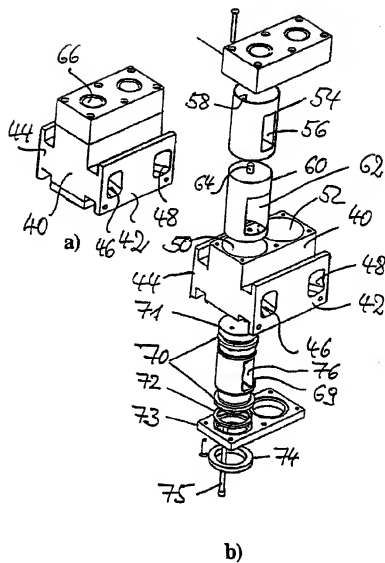




Fig. 4

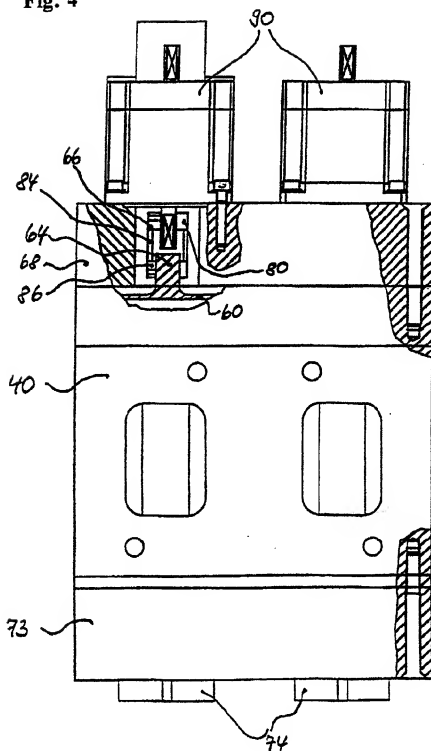


Fig. 5

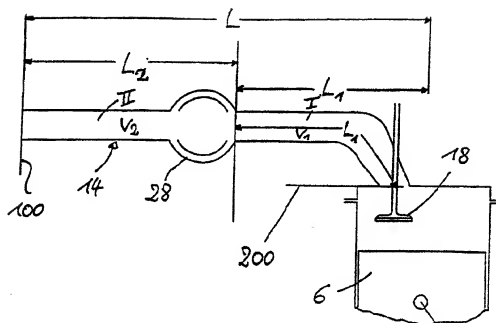


Fig. 7

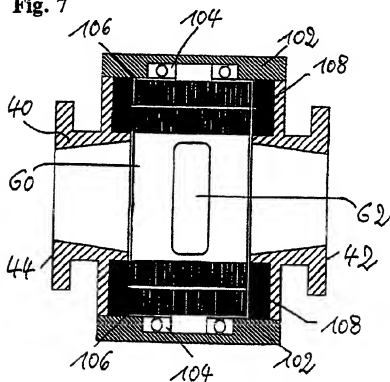
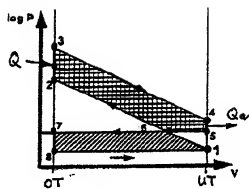
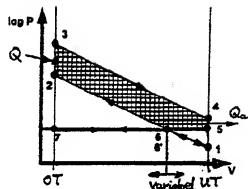


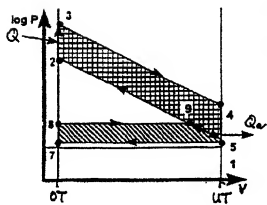
Fig. 6



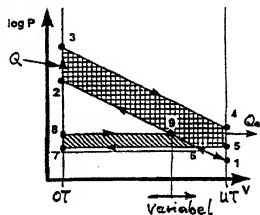
a)



b)

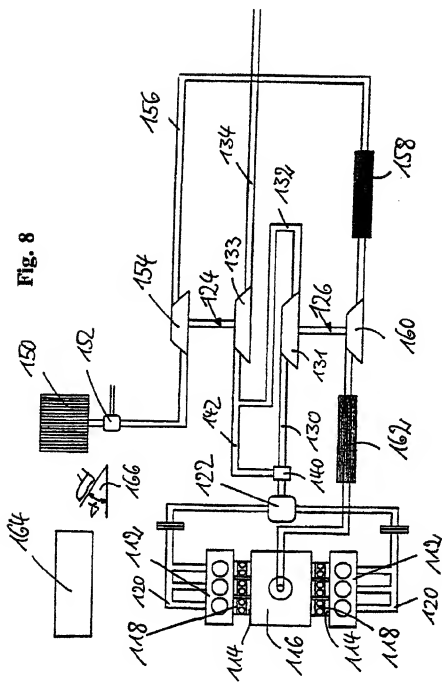


c)



d)

**Fig. 8**



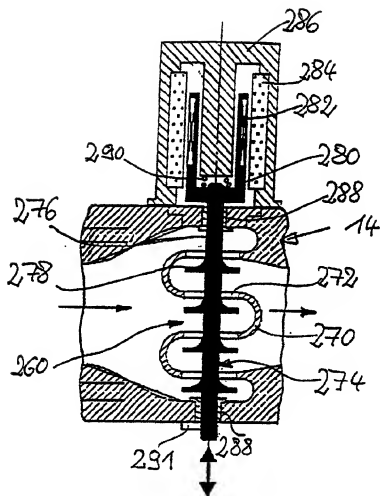


FIG 9



Europäisches Patentamt  
European Patent Office  
Office européen des brevets



(11) EP 1 236 875 A3

(12) EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(88) Veröffentlichungstag A3:  
16.10.2002 Patentblatt 2002/42

(51) Int Cl.7: F02B 43/00, F02B 29/00,  
F02D 9/16

(43) Veröffentlichungstag A2:  
04.09.2002 Patentblatt 2002/36

(21) Anmeldenummer: 02012468.1

(22) Anmeldetag: 05.07.1999

(84) Benannte Vertragsstaaten:  
AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU  
MC NL PT SE

(71) Anmelder: Nonox B.V.  
6433 KC Hoensbroek (NL)

(30) Priorität: 08.07.1998 DE 19630575

(72) Erfinder: Uitenbroek, Paul  
52314 Kohlscheid (DE)

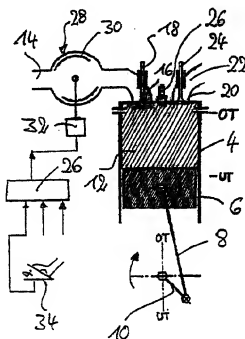
(62) Dokumentnummer(n) der früheren Anmeldung(en)  
nach Art. 78 EPÜ:  
99932817.2 / 1 095 210

(74) Vertreter: Blumbach, Kramer & Partner GbR  
Radeckestrasse 43  
81245 München (DE)

(54) Ladungssteuervorrichtung für eine sowie Verfahren zum Steuern des Betriebs einer Hubkolbenbrennkraftmaschine

(57) Eine Ladungssteuervorrichtung für eine Hubkolbenbrennkraftmaschine, insbesondere einen Gasmotor, welche Brennkraftmaschine wenigstens einen Zylinder (4) enthält, in dem ein mit einer Kurbelwelle (10) verbundener Kolben (6) arbeitet, welcher Zylinder wenigstens eine Einlaßöffnung (16) aufweist, in der ein entsprechend der Drehung der Kurbelwelle öffnendes und schließendes Einlaßventil (18) arbeitet, das den Zylinder zeitweilig mit einem in der Einlaßöffnung endenden Ansaugkanal (14) verbindet, und wenigstens eine Auslaßöffnung (20) aufweist, in der ein entsprechend der Drehung der Kurbelwelle öffnendes und schließendes Auslaßventil (24) arbeitet, das den Zylinder zeitweilig mit einem von der Auslaßöffnung ausgehenden Auslaßkanal (22) verbindet, ist dadurch gekennzeichnet, daß in dem Einlaßkanal (14) ein von einem Elektromotor (28; 90) betätigtes Drehschieberventil (28, 60, 62) angeordnet ist und ein Steuergerät (26) vorgesehen ist, das den Elektromotor in Abhängigkeit wenigstens von einem Leistungsanforderungsglied (34) derart ansteuert, daß der Schließzeitpunkt des Drehschieberventils bei abnehmender Leistungsanforderung zunehmend vor dem Schließzeitpunkt des Einlaßventils liegt.

Fig. 1



EP 1 236 875 A3



Europäisches  
Patentamt

EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung  
EP 02 01 2468

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int.Cl.7)
X	US 4 738 233 A (HITOMI MITSUO ET AL) 19. April 1988 (1988-04-19)	1	F02B43/00 F02B29/00 F02D9/16
A	* Abbildungen 1-4 * * Zusammenfassung * * Ansprüche 1-11 *	4	
A	US 5 105 784 A (DAVIS RICHARD S ET AL) 21. April 1992 (1992-04-21)	1-11	
	* Abbildungen 1-3 * * Zusammenfassung * * Spalte 1, Zeile 63 - Spalte 2, Zeile 35 *		
A	DE 29 38 118 A (VOLKSWAGENWERK AG) 9. April 1981 (1981-04-09)	1-11	
	* Abbildungen 1-5 * * Zusammenfassung * * Seite 9, Absatz 1 * * Seite 9, Absatz 3 * * Seite 10, Absatz 3 *		
A	EP 0 829 627 A (MOTOREN WERKE MANNHEIM AG) 18. März 1998 (1998-03-18)	1-11	RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (Int.Cl.7) F02B F02D
	* Abbildung 1 * * Zusammenfassung *		
A	EP 0 718 481 A (MAN NUTZFAHRZEUGE AG) 26. Juni 1996 (1996-06-26)	1,11	
	* Abbildung 1 * * Zusammenfassung *		
A	EP 0 786 589 A (FIAT RICERCHÉ) 30. Juli 1997 (1997-07-30)	1,11	
	* Abbildung 1 * * Anspruch 1 * * Zusammenfassung *		
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			
Hochmannsst DEN HAAG		Abschlußdatum der Recherche 28. August 2002	Erfinder Wassenaar, G
KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE			
<p>X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet  Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie  A : technologischer Hintergrund  O : rechtssichere Offenbarung  P : Zwischenklausur</p> <p>T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze  E : älteres Prioritätsdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist  D : in der Anmeldung angeführtes Dokument  L : aus anderen Gründen angeführtes Dokument  A : Mitglied der gleichen Patentfamilie überweisendes Dokument</p>			

EP01 000 1003 03/02 (P44020)

**ANHANG ZUM EUROPÄISCHEN RECHERCHENBERICHT  
 ÜBER DIE EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG NR.**

EP 02 01 2468

In diesem Anhang sind die Mitglieder der Patentfamilien der im obengenannten europäischen Recherchenbericht angeführten Patentedokumente angegeben.  
 Die Angaben über die Familienmitglieder entsprechen dem Stand der Daten des Europäischen Patentamts am  
 Diese Angaben dienen nur zur Unterrichtung und erfolgen ohne Gewähr.

28-08-2002

Im Recherchenbericht angeführtes Patentedokument	Datum der Veröffentlichung	Mitglieder der Patentfamilie	Datum der Veröffentlichung
US 4738233 A	19-04-1988	JP 1950242 C	10-07-1995
		JP 6072536 B	14-09-1994
		JP 62085119 A	18-04-1987
		DE 3674436 D1	08-11-1990
		EP 0194503 A1	17-09-1986
		JP 2056750 C	23-05-1996
		JP 7078371 B	23-08-1995
		JP 62174532 A	31-07-1987
US 5105784 A	21-04-1992	EP 0508508 A1	14-10-1992
DE 2938118 A	09-04-1981	DE 2938118 A1	09-04-1981
EP 0829627 A	18-03-1998	DE 19634299 A1	26-02-1998
		AT 199963 T	15-04-2001
		DE 59703171 D1	26-04-2001
		EP 0829627 A2	18-03-1998
		ES 2155229 T3	01-05-2001
		US 6055953 A	02-05-2000
EP 0718481 A	26-06-1996	DE 4446730 A1	27-06-1996
		DE 59508809 D1	30-11-2000
		EP 0718481 A2	26-06-1996
EP 0786589 A	30-07-1997	IT T0960047 A1	28-07-1997
		DE 69708166 D1	20-12-2001
		EP 0786589 A1	30-07-1997
		ES 2167624 T3	16-05-2002
		US 5867986 A	09-02-1999

Für nähere Einzelheiten zu diesem Anhang : siehe Amtsblatt des Europäischen Patentamts, Nr.12/82